TESEI E GLI ALTRI EROI DELL'ASSALTO A MALTA

Passata la crisi, provocata dagli insuccessi dei "maiali" in Egitto e a Gibilterra, durante l'estate del 1941, a Roma, a Supermarina vennero ridiscussi i progetti di uno spettacolare attacco a Malta con i "barchini esplosivi", già usati felicemente contro la baia di Suda, nell'isola di Creta, nel marzo di quello stesso anno. Soddisfazione, perciò, fra gli uomini dei mezzi d'assalto, in genere, per il "colpo d'orgoglio" da sferrare contro una delle basi nemiche ritenute assolutamente inviolabili, non condivisa del tutto, però, da quelli di Bocca di Serchio quando furono informati che, dall'operazione, sarebbero stati esclusi i "maiali".

Teseo Tesei, allora, quale portavoce degli assaltatori con i "siluri a lenta corsa", intervenne e tanto fece e tanto insistette che i superiori si trovarono quasi costretti a cambiare decisione e a modificare i loro piani. Sì, quindi, ai "maiali", e soddisfazione di Teseo Tesei che, fin dai primi giorni di guerra, aveva progettato e suggerito gli attacchi simultanei a Malta, Gibilterra e Alessandria, i siti dove la flotta inglese si sentiva più sicura.

Per Tesei, comunque, era rimasto un altro motivo di leggero rammarico e cioè l'impossibilità, da parte dell'amico Elios Toschi, inventore con lui dei "siluri a lenta corsa" di partecipare a quell'azione, tanto sognata, perché prigioniero in India dopo l'affondamento del sommergibile *Gondar*. Proprio in quei giorni, a migliaia di chilometri di distanza, Toschi viveva un'altra appassionante avventura: l'ennesima, rocambolesca fuga dal campo di prigionia indiano nel quale era rinchiuso. Un'avventura terminata dopo mille peripezie nell'isola di Diu, possedimento portoghese sulla quale Toschi e il suo compagno di fuga, un sottotenente di fanteria certo Anastasio fuggiti dal campo inglese ai piedi dell'Himalaya, giunsero di notte, con una barca. Furono accolti e ospitati in una ridente villetta sul mare, ma Elios Toschi avrebbe voluto scappare

anche di là e tornarsene dagli amici di Bocca di Serchio: l'armistizio dell'8 settembre fu l'amen delle sue arditissime fughe.

In patria, intanto, procedeva la preparazione del colpo contro il porto fortificato di La Valletta che i tecnici militari di tutto il mondo consideravano inviolabile come Gibilterra. Soltanto che a Gibilterra gli assaltatori, con Birindelli in testa, erano penetrati e se l'operazione non aveva avuto il successo sperato, la colpa non era stata certamente degli uomini ma dei mezzi meccanici di cui disponevano.

Com'erano le fortificazioni portuali di Malta? Mistero. Si sapeva soltanto, e con molta approssimazione, che nel "Grand Harbour", vale a dire nel "porto grande", gli inglesi avevano rinforzato le ostruzioni e moltiplicato gli sbarramenti. A Malta, non avevamo informatori. Anche sui dispositivi d'allarme e sulla consistenza delle difese attive non si sapeva nulla. In aggiunta, l'imboccatura del porto era stretta e difficoltosa per chi volesse attaccare la rada, le coste, poi, erano piene di caverne. Data l'esistenza di tanti "misteri", un attacco a Malta avrebbe provocato una tale risonanza fra i belligeranti, da smentire i tecnici militari di ogni nazione. Tesei, fra l'altro diceva: "Occorre che tutto il mondo sappia che ci sono degli italiani che si recano a Malta nella maniera più temeraria. Se affonderemo qualche nave o no, non ha importanza; quel che importa è che noi si sia capaci di saltare in aria con il nostro apparecchio sotto gli occhi del nemico, avremo così indicato ai nostri figli e alle future generazioni, a prezzo di quali sacrifici si serva il proprio ideale e per quali vie si giunga al successo...".

Da tempo il Comandante della X Mas, capitano di Fregata Vittorio Moccagatta, aveva redatto una minuziosa memoria per un attacco di "siluri a lenta corsa" e di "barchini" contro la roccaforte nemica. L'importanza strategica di Malta era fuori discussione, del resto basterebbe leggere il diario, inedito in Italia, del Maresciallo dell'Aria Sir Hugh Lloyd, che comandava l'aviazione dell'Isola, per comprendere cosa significasse la presenza di quell'avamposto britannico nel Mediterraneo. "Per i dittatori dell'Asse e per i loro Stati Maggiori - scrisse Sir Lloyd - era chiarissimo che fino a quando Malta avesse conservato il suo potere offensivo, le forze italo-tedesche, in Africa, si sarebbero mantenute colà difficilmente e qualsiasi idea di radunarvi i materiali per intraprendere una grande of-

fensiva, sarebbe rimasta nel regno delle fantasie...".

Data l'architettura dei moli per distruggere ostruzioni ed eventuali difese, secondo Moccagatta bisognava sacrificare, a guisa di staffetta, tre o quattro motoscafi esplosivi. Come base di partenza, fu scelta Augusta dove vennero concentrati otto "barchini" del modello modificato, brillantemente collaudati all'Idroscalo di Milano. Mentre uomini e materiali si preparavano in gran segreto, i "Mas" con molta circospezione eseguivano ricognizioni per esaminare le rotte di avvicinamento e di attacco più defilate possibili. Il colpo, fissato per il novilunio di maggio, per via delle condizioni proibitive del mare venne rimandato alla nuova luna. Nel frattempo i "Mas", avvicinatisi al massimo alla costa, avevano individuato una trentina di riflettori e alcuni bastioni e difese sfuggiti alla ricognizione aerea. Il 28 giugno, la "forza d'assalto" lasciò Augusta per attaccare ma dovette desistere ancora una volta per la furia delle onde. L'attesa si prolungava di luna in luna; al piano originale, era stato apportato, come ritocco, la partecipazione all'assalto di due "siluri pilotati", uno affidato a Tesei e l'altro al Tenente di Vascello Franco Costa. Uno dei "maiali" doveva aprire un varco nelle due ostruzioni, per il passaggio dei "barchini", mentre l'altro doveva invece puntare su Marsa Muscetto e fare strage di sommergibili. Per il trasporto dei "motoscafi" esplosivi, fu scelto l'avviso veloce *Diana*, mentre i "maiali" vennero caricati su un "Mtl", cioè un motoscafo da turismo lento.

Lo splendore della luna e l'arrivo nel "Grand Harbour" di un consistente convoglio, determinarono la decisione di attaccare nella notte fra il 25 e il 26 luglio del 1941. Gli "assaltatori" lasciarono Augusta verso il tramonto di una giornata calda e calma, con un mare che sembrava una pianura. Moccagatta e il comandante in seconda della "X Mas" guardarono il cielo e si strizzarono l'occhio. "Buona!", disse Moccagatta. "Ottima!", ribatté Giobbe.

Il gruppo si mise in movimento con il *Diana* al comando del Capitano di Fregata Di Mauro; i «Mas» 451 e 452, comandati dal Sottotenente di Vascello Sciolette e dal Tenente di Vascello Parodi; un motoscafo per Giobbe che doveva guidare i "barchini" fino a un chilometro dal punto di forzamento; un altro motoscafo con a bordo i «maiali» e gli otto «barchini», affidati, il primo al S. Tenente di Vascello Carlo Bosio; il secondo al pari grado Roberto Frassetto; il terzo al S.Tenente delle Armi navali Aristide Carabelli; il quarto, al segnalatore Marchisio; il quinto al secondo Capo Vincenzo Montanari; il sesto ad Alessandro Forieri, anch'egli secondo Capo; il settimo, al secondo Capo Enrico Pedrini e l'ottavo al nocchiere Pietro Zaniboni. Moccagatta e il medico della base di Bocca di Serchio, Falcomatà, erano a bordo del Mas 452. C'era anche un nono "barchino", a disposizione del Capo di terza classe Fiorenzo Capriotti, che sa-



rebbe dovuto intervenire in caso di attacco di navi nemiche.

Per facilitare l'assalto dal mare, fu deciso di compiere, come «aperitivo», tre massicci bombardamenti aerei uno su La Valletta all'1.45 per costringere gli inglesi ad accendere i riflettori e facilitare pertanto l'avvicinamento dei "barchini"; un secondo, più pesante, più o meno un'ora dopo e un terzo a Micabba verso le 4.30 del mattino, in concomitanza con l'assalto dal mare.

Il piccolo convoglio, dopo una navigazione tranquilla, giunse nei punti prestabiliti in orario perfetto. Silenzio e quiete dappertutto e un cielo che era una invasione di stelle. Il *Diana*, depositati i "barchini", prese la strada di Capo Passero, zona d'attesa dei reduci dell'azione, mentre con Giobbe in testa, i motoscafi d'assalto si mossero per portarsi a 5 miglia dall'isola.

I "maiali" furono messi in acqua; quello di Tesei funzionava alla perfezione, quello di Costa invece non teneva l'assetto. Costa cercò frettolosamente di ripararlo. "Rinuncia - gli sussurrò Tesei - perdiamo tempo prezioso..." "Voglio venire lo stesso - disse Costa - Magari ti farò da secondo e mi tirerò dietro la testa esplosiva dell'apparecchio fino al ponte. Dopo proseguiremo insieme per la rada dei sommergibili..." "È tardi, troppo tardi - ribattè Tesei - vado solo e faccio saltare la rete del ponte. Al diavolo i sommergibili...".

Erano le 4.10. Tesei partì subito; mentre si immergeva, disse ancora a Costa: "Penso che riuscirò appena a portare il siluro sotto la rete che dovrà saltare alle 4.30 precise. Salterà, te lo assicuro. Se sarà tardi, spo-

letterò al minuto...". Significava che, pur di riuscire, Teseo si sarebbe sacrificato. Si mosse, arrivò alla ostruzione, fissò la carica, ma non si udì alcuno scoppio.

Alle 4.25 si sentì una detonazione sorda ma non si alzò alcuna colonna d'acqua. Ciò che successe a Tesei rimase un mistero e l'eroe se lo portò con sé, in fondo al mare. Nel fondale irto di rocce, sotto il ponte devastato di Sant'Elmo, fu trovata la sua maschera subacquea insieme con un brandello di carne e niente altro.

I "barchini" erano in attesa, poco distante dal viadotto e il comandante Giobbe consultava inquieto l'orologio giacché, a secondi, avrebbe dovuto dare l'ordine di attacco. Era tormentato dal pensiero di Tesei e del suo secondo Pedretti. Si domandava di continuo: "E se fossero ancora sotto le arcate a completare la loro opera?". L'alba purtroppo, era vicina e il cielo cominciava a sbiancarsi. A un tratto, Giobbe disse: "Ragazzi, attenzione. Si va. Frassetto in testa, poi Carabelli. Se il passo è ancora chiuso dall'ostruzione, la farete saltare con il barchino. Gli altri sei, con Bosio capofila, a qualche secondo di distanza si infileranno sotto il ponte. Ricordate la consegna; perché uno arrivi in porto, tutti, se necessario, dovete sacrificarvi per aprire il varco. In bocca al lupo... Andate!".

Frassetto puntò l'arcata del ponte, seguito da Carabelli. I motori dei barchini, tirati al massimo, urlavano come sirene. A cento metri dal bersaglio, Frassetto azionò il congegno di scampo e si catapultò in acqua. Il



resto del barchino filava verso l'obiettivo come una saetta. Con in mano una lampada, Frassetto indicava ai compagni la rotta. Carabelli si lanciò sotto il ponte. Si sentì un boato di tuono e si vide il pilota volare in aria con le braccia aperte. Anziché cadere in mare, sembrava che continuasse a salire in cielo. L'intera arcata del ponte crollò e bloccò definitivamente l'entrata. Quasi sicuramente erano esplose insieme le cariche di Tesei, di Frassetto e di Carabelli. L'intera costa era illuminata a giorno; i cannoni sparavano ormai senza posa. Il mare ribolliva per gli scoppi.

Il Sottotenente di vascello Bosio ordinò ai "barchini" di virare e di allontanarsi dalla zona di tiro. Uno venne immobilizzato; un altro, colpito al timone, fu fatto saltare e l'esplosione avvenne vicino a Frassetto, che si trovava sempre in acqua, e perdette i sensi. Dall'isola intanto, s'erano alzati aerei da caccia e idrovolanti i quali, in picchiata, cominciarono ad attaccare gli assaltatori. Marchisio fu ferito; Pedrini tentò un attacco disperato che però non riuscì perché il suo barchino era in pezzi. Bosio era in stato agonico. Da posizione defilata, la riserva Capriotti aspettava l'alba per un ultimo assalto.

Una fitta sciarpa di fumo artificiale nascondeva la costa. Appena la fumana si diradò, Capriotti si guardò attorno per raccogliere qualche mezzo superstite, ma quando si rese conto di essere solo, partì alla disperata. Per ingannare il nemico, si finse ferito e giunse fino in prossimità del ponte; visto però che non poteva passare e gli inglesi avevano ripreso a sparare a zero, decise di distruggere il proprio "barchino".

Al largo, da bordo di un Mas, Giobbe e gli altri avevano seguito le varie fasi di quello sfortunato assalto. Inseguiti e martellati dagli aerei, i mezzi veloci fecero rotta verso casa. Il Mas 452 fu subito colpito e il Comandante Moccagatta morì per primo; dopo, toccò a Giobbe, a Falcomatà, al sottocapo Montanari, a Costantini, a Zocchi, a Parodi e a un marinaio. Il "Mas", più volte colpito galleggiava appena. Dell'equipaggio, si salvarono in undici.

Il Mas 451 iniziò un serrato duello con la caccia nemica e abbatté un "Hurricane", ma una raffica di mitragliatrice ne fece un rogo. Quattro marinai ci lasciarono la vita, gli altri nove si gettarono in acqua e vennero catturati da una nave inglese. L'intervento di una decina di nostri "Macchi" che, coraggiosamente, ingaggiarono combattimento con

una trentina di "Hurricane" trasferì la battaglia in cielo.

Sul mare, ritornato silenzioso, dondolava, semisommerso, il Mas 452, carico di morti. Malta, una pagina nera; fallita l'impresa e perduti gli uomini migliori dei mezzi d'assalto...

Luigi Romersa "il Giornale" 19 Aprile 1999